Deutscher Bundestag **Drucksache 17/817**

17. Wahlperiode 24. 02. 2010

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Hans-Joachim Hacker, Uwe Beckmeyer, Martin Burkert, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der SPD
– Drucksache 17/680 –

Fertigstellung Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 1

Vorbemerkung der Fragesteller

Im Jahr 1991 hatte die Bundesregierung 17 Verkehrsprojekte zur Entwicklung der Infrastruktur in den neuen Ländern als wichtigen Beitrag zur Vollendung der Deutschen Einheit beschlossen. Das Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 1 (VDE) umfasst den Ausbau der Schienenverbindung zwischen Lübeck/Hagenow Land–Rostock–Stralsund. Ziel ist es, die Reisezeit von knapp drei Stunden im Jahr 1990 auf zwei Stunden zu reduzieren. Mit der Schienenanbindung werden mit der Landeshauptstadt Schwerin und die Hafenstädte Wismar, Rostock und Stralsund nicht nur wesentliche Teile Mecklenburg-Vorpommerns an das Schienennetz der alten Länder angeschlossen, sondern auch nach Ost- und Westeuropa, für die Ostseehäfen und nach Skandinavien verbesserte Verkehrsverbindungen geschaffen. Das Verkehrsprojekt hat damit eine außerordentliche wirtschaftsstrategische Bedeutung für ganz Norddeutschland.

1. Welches finanzielle Volumen umfasst nach letzten Planungen die Investition des VDE Nr. 1 inklusive Planungs-, Grunderwerbs- und Baukosten?

Nach Angaben der DB Netz AG beträgt die Gesamtinvestitionssumme weiterhin 1 072 Mio. Euro; dies wird auch in dem in Kürze erscheinenden Verkehrsinvestitionsbericht 2009 dargestellt werden.

2. In welcher Höhe wurden bisher Ausgaben jeweils für Planungsleistungen, Grunderwerb und Bau getätigt?

Die bis zum 31. Dezember 2008 getätigten Ausgaben belaufen sich nach Angaben der DB Netz AG auf rd. 577 Mio. Euro.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 23. Februar 2010 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

3. In welcher Höhe konnten bisher Mittel aus dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) in Anspruch genommen werden, und in welcher Höhe sind insgesamt noch Fördermittel für das Projekt zugesagt?

Das Verkehrsprojekt Deutsche Einheit (VDE) Projekt Nr. 1 wurde im EFRE-Bundesprogramm Verkehrsinfrastruktur der Förderperiode 2000 bis 2006 im Rahmen eines EFRE-Projektes „Streckenertüchtigung Abschnitt Blankenberg–Warnow“ unterstützt. Das EFRE-Projekt umfasste einen Gesamtwertumfang von 37 641 129,13 Euro, der anteilig mit 24 466 733 Euro aus dem EFRE finanziert wurde. Die bewilligten EFRE-Mittel wurden vollständig in Anspruch genommen und ausgezahlt. Für die weiteren Abschnitte haben das Land Mecklenburg-Vorpommern und der Bund keine weitere Dotierung mit EFRE-Mitteln der folgenden Förderperiode vorgesehen.

4. Welche Projektabschnitte sind komplett ausgebaut, in welchen kann eine Geschwindigkeit von 160 km/h gefahren werden, und in welchen ist die Zweigleisigkeit noch nicht geschaffen worden?

Komplett ausgebaut und mit 120 km/h eingleisig derzeit befahrbar sind die Streckenabschnitte Lübeck (a)–Schönberg (a), Grieben (a)–Grevesmühlen (a) und Grevesmühlen (a)–Bad Kleinen (a); realisiert ist nach Angaben der DB Netz AG ebenfalls der optionale Ausbau auf 160 km/h auf den vorgenannten Abschnitten. Dieser kann jedoch mit dem einsetzbaren Fahrzeugbestand fahrplanmäßig nicht realisiert werden. Bislang nicht eingleisig ausgebaut ist der Streckenabschnitt Schönberg (e)–Grieben (e).

Ausgebaut und mit 160 km/h zweigleisig befahrbar sind die Streckenabschnitte Hagenow Land–Schwerin–Carlshöhe und Ventschow (e)–Schwaan (a). Nicht zweigleisig ausgebaut sind die Streckenabschnitte Carlshöhe–Bad Kleinen–Ventschow (a), Schwaan (e)–Rostock (a)–Ribnitz-Damgarten West (e); der Streckenabschnitt Ribnitz-Damgarten West (a)–Stralsund (a) ist eingleisig ausgebaut und mit 160 km/h befahrbar.

5. Welche negativen Auswirkungen treten für die Fahrplangestaltung im Nah- und Fernverkehr dadurch auf, dass die Zweigleisigkeit der VDE-Nr. 1-Strecke nicht durchgängig besteht?

Die aktuellen Anforderungen im Nah- und Fernverkehr können nach Angaben der DB Netz AG mit der bautechnischen Infrastruktur erfüllt werden.

6. Welche Zeitplanungen wurden für die Realisierung des Projekts bei der Beschlussfassung über die Verkehrsprojekte Deutsche Einheit für das VDE-Projekt Nr. 1 zugrunde gelegt, und wie stellt sich demgegenüber die Realisierung dar?

7. Worin sieht die Bundesregierung die Ursache für die Verzögerungen bei der Fertigstellung des Projektes VDE Nr. 1, und müssen weitere zeitliche Verzögerungen einkalkuliert werden?

8. Welcher aktuelle Zeit- und Finanzierungsplan existiert für das Projekt?

9. Welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung zur Beschleunigung der Realisierung dieses Verkehrsprojektes?

Die Fragen 6 bis 9 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Vorhaben Ausbaustrecke Lübeck/Hagenow Land–Rostock–Stralsund ist Teil des Vordringlichen Bedarfs des Bedarfsplans Schiene. Der Bedarfsplan Schiene bildet den Bedarf für Neu- und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur des Bundes ab. Er ist kein Finanzierungsplan und besitzt insofern auch keinen Etat, welcher einer Kürzung unterzogen werden könnte. Über den Zeitpunkt der Realisierung einer im Bedarfsplan enthaltenen Bundesschienenwegemaßnahme entscheidet das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung im Einvernehmen mit der Deutschen Bahn AG im Rahmen der vom Parlament zur Verfügung gestellten Haushaltsmittel. Für den weiteren Ausbau der VDE Nr. 1-Strecke kann kein genauer Termin genannt werden. Die Bundesregierung strebt grundsätzlich an, die VDE der Schiene bis 2017 fertigzustellen.

10. Welche unterstützenden Maßnahmen kann und wird die Bundesregierung hierfür ergreifen?

Derzeit wird die Wirtschaftlichkeit der Maßnahme im Rahmen der Bedarfsplanüberprüfung erneut untersucht. Die Ergebnisse werden im Frühjahr 2010 vorliegen. Die Ausbaustrecke Lübeck/Hagenow Land–Rostock–Stralsund ist Teil dieser Überprüfung.

11. Verfolgt die Bundesregierung das Ziel, in Verbindung mit dem VDE-Projekt-Nr. 1 die Schienenverbindung zwischen Schwerin und Lübeck durch Errichtung der „Spange“ im Bereich des Bahnhofs Bad Kleinen zu ertüchtigen, und wenn ja, wann soll diese Baumaßnahme realisiert werden?

12. Ist nach der Ratifizierung des Staatsvertrages zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich Dänemark über die Errichtung einer Festen Fehmarnbeltquerung eine Neubewertung der Eisenbahnstreckenführung Lübeck–Bad Kleinen–Richtung Schwerin/Ludwigslust nach Berlin vorzunehmen, und erwägt die Bundesregierung entsprechende Planungen zu betreiben, um bei einer Realisierung der Festen Fehmarnbeltquerung den Raum Hamburg im Eisenbahnverkehr zu entlasten?

Die Fragen 11 und 12 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Vorhaben „Ausbaustrecke Lübeck–Schwerin“ ist im „Weiteren Bedarf“ des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege enthalten. Das Vorhaben besteht aus den Teilmaßnahmen „zweigleisiger Ausbau einzelner Streckenabschnitte“, „Elektrifizierung des Streckenabschnitts Lübeck–Bad Kleinen“ und dem „Bau einer Verbindungskurve Bad Kleinen“. Für die Ausbaustrecke Lübeck–Schwerin erfolgt im Rahmen der Überprüfung des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege eine Neubewertung. Sofern sich die Wirtschaftlichkeit der Maßnahme im Rahmen der Überprüfung des Bedarfsplans unter den geänderten Rahmenbedingungen weiterhin nachweisen lässt und diese Maßnahme bei der Aufstellung eines neuen Bundesverkehrswegeplans bzw. Bedarfsplans in den Vordringlichen Bedarf aufgenommen werden sollte, könnte die Planung und Realisierung in Abhängigkeit der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel erfolgen.



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333